



ENTREVISTA

## PAZ VALIENTE

COORDINADORA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE,  
SOSTENIBILIDAD Y MOVILIDAD DEL ÁREA DE GOBIERNO  
DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO  
DE MADRID

**Agremia ha querido conocer de primera mano la actualidad sobre diferentes temas que afectan de manera muy directa a sus asociados."**

**AGREMIA: En relación con las Áreas de prioridad residencial (APR), el vigente protocolo para gestionar los accesos, contempla dos situaciones bien diferenciadas en relación con los vehículos de empresas de prestación de servicios a domicilio (en nuestro caso los Servicios Técnicos y, en general, instaladores y mantenedores que realizan operaciones de ejecución, mantenimiento reparación de instalaciones):**

- **Si entran de manera habitual dentro del APR pueden solicitar y obtener una autorización para determinado número de vehículos.**
- **Cuando no se da el requisito de la habitualidad, la empresa no tiene la posibilidad de solicitar la autorización de entrada en el APR.**

**A la vista de esta situación, Agremia viene demandando desde hace tiempo la posibilidad de que también en estos casos de falta de habitualidad, sea la propia empresa de servicios quien solicite la autorización puntual. La pregunta concreta es si el Ayuntamiento ha considerado esta petición y, en su caso, qué medidas se van a tomar al respecto.**

**P.V.:** Actualmente se está trabajando en las normas de gestión del Área Central Cero Emisio-

nes que entrará en funcionamiento el próximo año.

En cuanto a la primera cuestión que plantean "la exigencia de la habitualidad para el servicio a domicilio", este criterio adoptado en el Decreto no ha sido demasiado acertado para responder a las necesidades de determinadas empresas o profesionales.

En el borrador del nuevo modelo, que previamente a su aprobación se presentará a los interesados, **se suprime la exigencia de la habitualidad para las empresas o profesionales que de forma puntual, ocasional o regular deban entrar a este ámbito territorial para entregar un bien o prestar un servicio.** Además desaparece el concepto de "Titulares de un comercio o empresa ubicado en el exterior de las APR para servicios a domicilio" recogido en el actual Decreto puesto que muchos colectivos que han acreditado la habitualidad no se corresponde con "servicios a domicilio", de esta manera, se está barajando hacer la siguiente distinción de las empresas del exterior que precisan dar un servicio o entregar un bien en el Área Central, empresas de distribución urbana de mercancías, empresas de servicios técnicos con las que los residentes dispongan de un contrato (ascensores, calderas,...) y empresas con vehículos especiales rotulados (grúas, furgones de recaudación blindados, coches fúnebres,...).

Respecto a la cuestión de que si no hay posibilidad de acreditar la habitualidad, las empresas tienen

que pedir al residente que gestione la autorización, confiando en que efectivamente se lleve a cabo esa gestión por el residente, como se ha indicado ya no va a ser preciso acreditar habitualidad por lo que las empresas que deban prestar servicios podrán disponer de sus propias autorizaciones, independientemente de que se mantenga el sistema de que los residentes puedan dar puntuales a quien consideren necesario. **No obstante, en este caso está prevista la creación de un sistema para que el titular del vehículo (empresa del exterior del Área) conozca directamente del Ayuntamiento si dispone de autorización puntual del residente o no.**

**AGREMIA:** En relación con lo anterior, y por lo que se refiere en general a la carga y descarga (uno de los principales quebraderos de cabeza de empresas y profesionales) existirán tres áreas diferenciadas: APR, zona SER fuera de las APR y resto del municipio, cada una con sus particularidades ¿En qué términos se plantea regular la carga y descarga en cada una de dichas áreas?

**P.V.:** En el Área Central se van a identificar los vehículos o transportes de distribución urbana de

mercancías a través de un registro de los mismos. Los vehículos registrados podrán acceder y transitar dentro del Área Central en unas franjas horarias (con mayor franja horaria en función de las menores emisiones de los vehículos). Determinados vehículos de distribución urbana de mercancías (pendientes de determinar) podrán entrar sin restricción de horarios por necesidades del servicio.

“Ya no va a ser preciso acreditar habitualidad por lo que las empresas que deban prestar servicios podrán disponer de sus propias autorizaciones”

En cuanto a la carga y descarga propiamente dicha actualmente se está trabajando en la redacción de una nueva Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid (la cual se someterá a información pública), en la que se establecerá el modelo de carga y descarga en el municipio.

**AGREMIA:** La anterior corporación municipal, estableció determinadas áreas de aplicación del



**SER fuera de la almendra central (Barajas, Fuencarral, ...), sin embargo posteriormente rectificó dicha medida atendiendo a las peticiones de vecinos profesionales. Sin embargo ahora se plantea nuevamente extender el SER a zonas fuera de la M-30. ¿Qué zonas se verían afectadas y qué motivos justifican esta medida?**

**P.V.:** La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, el pasado 21 de septiembre, acordó aprobar definitivamente el "Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A)" (BOAM nº 7.999, de fecha 26/09/2017). Este Plan viene a dar respuesta a la situación de contaminación de la ciudad y a la necesidad de garantizar la salud de todos los vecinos y vecinas. Es una herramienta para establecer medidas estructurales para reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera y así respetar los objetivos de calidad del aire que la normativa europea y nacional establecen y cumplir el compromiso adquirido por la ciudad de Madrid de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, en el Pacto Internacional de Alcaldes por el Clima y la Energía, tras la Cumbre del Clima de París.

ocupación masiva de barrios residenciales de la periferia de Madrid, por vehículos de otras zonas de la ciudad, que utilizan dichos barrios como "aparcamientos disuasorios" sufriendo los vecinos una presión del automóvil muy fuerte y dificultades para aparcar su propio coche.

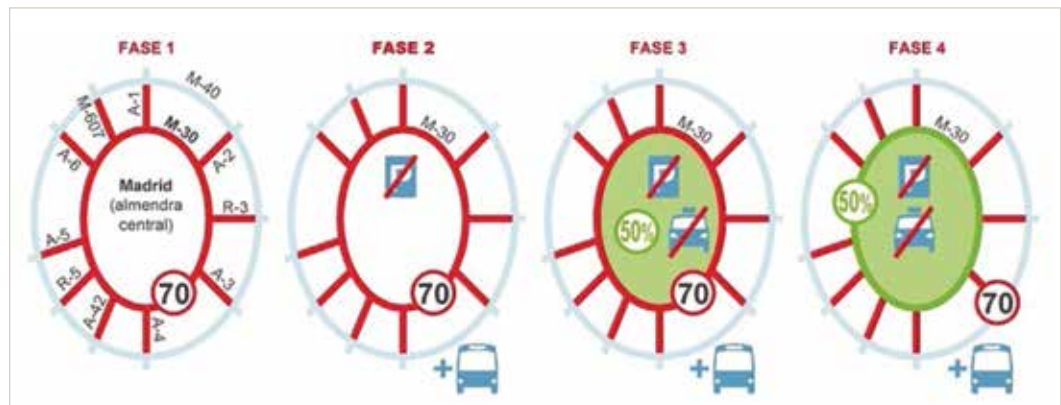
Dentro de la Medida 6 del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (PCA y CC), se describe una serie de actuaciones, entre ellas, el "Establecimiento de un sistema de regulación de estacionamiento en destino en áreas exteriores a la M-30". Así, fuera del cinturón de la M-30, la posible regulación de aparcamiento que estamos estudiando se plantea con criterios distintos a los que se han aplicado hasta la fecha, ya que lo que se pretende es ordenar y mejorar la gestión del aparcamiento en barrios con serios problemas de ocupación, dirigido a paliar el efecto frontera, promoviendo modos de movilidad sostenibles.

Entre los posibles distritos/barrios en los que se podría aplicar esta medida en determinadas zonas se encuentra Hortaleza, Ventas, Puerta del Angel, Usera,...no obstante, se llevaría a cabo en cualquier otro ámbito geográfico de nuestra ciudad en el que se cumplan los siguientes requerimientos:

“Se está trabajando en la redacción de una nueva Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid en la que se establecerá el modelo de carga y descarga en el municipio”

El servicio de estacionamiento regulado es una medida eficaz para evitar el perjuicio que supone a los vecinos colindantes de las zonas SER existentes, el llamado "efecto frontera", es decir, la

- ▶ "A demanda" del distrito o incluso del barrio
- ▶ En barrios exteriores y adyacentes a la M30 y con un posible crecimiento en el futuro si así se considerara conveniente en fases sucesivas en las siguientes coronas de los barrios exteriores
- ▶ Sin coste alguno para los residentes.



**AGREMIA: De otro lado se plantea ampliar en determinadas zonas el horario del SER ¿Qué zonas se verían afectadas y qué motivos justifican esta medida?**

**P.V:** La posible modificación del sistema de regulación del estacionamiento en superficie es una medida que está en estudio, dado que en estos años de aplicación en Madrid y en otras ciudades nacionales y extranjeras, se ha mostrado como una de las herramientas más eficaces en la disuasión de la utilización del coche privado. Medioambientalmente el sistema S.E.R. al ayudar a reducir el tráfico incide directamente en la disminución de la contaminación por el uso del vehículo privado.

Desde el punto de vista de la movilidad favorece la fluidez de otros medios de transporte colectivos. Además, disminuciones de tráfico relativamente pequeñas tienen efectos mucho mayores sobre la congestión y por tanto sobre los tiempos de transporte y las emisiones.

“Se está estudiando distintas medidas de limitación y/o revisión del servicio de estacionamiento regulado, entre esas medidas se encuentra la ampliación del horario SER”

Urbanísticamente el objetivo es el control y la regulación del estacionamiento mediante un sistema ordenado que organiza el espacio común evitando irregularidades tanto en el aparcamiento como otras practica tales como venta de coches o vehículos abandonados.

Económicamente se facilita el acceso al sector terciario. El usuario sabe que el aparcamiento, aun- que pagando una tasa, va a ser posible por lo que compra cerca de su casa reduciendo los desplazamientos en coche con lo que logramos un doble objetivo, por un lado, revitaliza el comercio de la zona abandonando las grandes superficies de fácil aparcamiento y, por otro, los desplazamientos se

acortan reduciendo tanto el tráfico como las emisiones de contaminación.

Socialmente mejora las posibilidades de aparcamiento de los residentes al destinar zonas de preferencia para ellos junto con el efecto expulsión de los vehículos del SER, lo que le permite un aumento de la calidad de vida de su entorno tanto por la facilidad en el aparcamiento como por la reducción del tráfico que se da en el área.

Por tanto el sistema actual de gestión cumple de manera notable con su función. Y, como se ha dicho, se están estudiando distintas medidas de limitación y/o revisión del servicio de estacionamiento regulado, entre esas medidas se encuentra la ampliación del horario del SER en determinadas zonas. El horario y los días de gestión actual del Servicio, es otro de los factores sobre los que pensamos que se podría actuar con el fin de disminuir el número de desplazamientos. Todos hemos visto y sufrido los atascos que se producen los fines de semana por las tardes/noches en determinadas zonas de la ciudad. Asimismo, la indisciplina en el estacionamiento aumenta mucho en determinadas zonas fuera del horario y días de gestión del actual SER.

Esta medida se podría en marcha una vez ultimado el estudio, en funcionamiento el Área Central Cero Emisiones y modificado el Lote o Lotes afectados por la medida del Contrato Integral de Movilidad que se prevé que sea a lo largo del año 2018. Respecto a los posibles puntos conflictivos del Distrito Centro, como se ha indicado se está estudiando, pero serían aquellos en los que actualmente hay atascos e indisciplina. No obstante, hay que esperar a que esté en funcionamiento la nueva Área Central Cero Emisiones, ya que se prevé que desaparezca parte del problema que existe actualmente.

**AGREMIA: El Plan contempla la prohibición de la utilización del carbón como combustible para calefacción a partir de 2020. Dado que las competencias en materia de Industria y Energía**



**están transferidas a las Comunidades Autónomas, ¿se ha consensuado esta medida con la Comunidad de Madrid y, en su caso, qué medidas se van a adoptar para hacer efectiva dicha prohibición? ¿Van a existir ayudas específicas para las Comunidades de Propietarios que se vean obligadas a reformar sus actuales salas de calderas?**

**Continuando con el tema de la calefacción, el Plan A prevé el uso de la biomasa. Sin embargo, la utilización de dicho combustible en el interior de las grandes urbes genera posiciones encontradas, puesto que mientras que sus defensores hacen valer su condición de combustible renovable, sus detractores destacan elevada emisión de partículas que produce su combustión y los trastornos que produce el proceso de distribución de esta mercancía por medio de camiones que recorren la ciudad contribuyendo a generar mayor contaminación y problemas de tráfico y aparcamiento.**

**P.V.:** Estas medidas (prohibición del uso de carbón y regulación del uso de la biomasa) las va a adoptar el Ayuntamiento de Madrid mediante su inclusión en la Ordenanza de protección del medio am-

biente urbano, que está en proceso de revisión. La Comunidad de Madrid no ha planteado ninguna objeción a las mismas.

En cuanto a las ayudas hay que tener en cuenta que la normativa sobre instalaciones térmicas de edificación prohíbe el uso de combustibles sólidos de origen fósil como es el carbón desde 2012, aunque se ha seguido permitiendo su uso en la Comunidad de Madrid. El Ayuntamiento de Madrid mantuvo desde 1990 a 2011 una línea de ayudas al cambio de calderas de carbón hasta la fecha de la prohibición, en la que ya no pueden concederse ayudas públicas.

Para el conjunto del municipio se propone un sistema más eficiente de gestión de la carga y descarga en vía pública mediante el desarrollo de una aplicación para móvil.

**AGREMIA: El Plan plantea la movilidad eléctrica como una de sus principales apuestas, sin embargo la reducida oferta de puntos de recarga – junto con la todavía relativa falta de autonomía de este tipo de vehículos - es uno de los principales frenos a la popularización de los mismos. ¿Qué planes tiene el Ayuntamiento**



### para extender la red de puntos de recarga de vehículos eléctricos?

**P.V.:** El Plan A recoge en su medida nº 20 la promoción de una red de recarga de oportunidad en espacios de acceso público que permita impulsar la utilización del vehículo eléctrico. Esta medida incluye objetivos muy concretos para 2018 que permitan garantizar el rápido despliegue inicial: 15 puntos de recarga rápida de acceso público con una distribución geográfica equilibrada que de cobertura a toda la ciudad, con especial atención a aquellos lugares más demandados por flotas clave como taxis, distribución urbana...etc.

Junto a esta red de recarga de oportunidad se acometerán trabajos para el desarrollo de la red de recarga vinculada en aparcamientos y en centros municipales.

**AGREMIA: La Actual Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, contempla una bonificación del 50% de la cuota íntegra del impuesto para los titulares de bienes inmuebles de uso residencial que, no estando obligados a ello, incorporen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar. Por lo que se refiere al aprovechamiento térmico, tal y como hemos puesto de manifiesto en alguna otra ocasión,**

**el requisito de tener instalada una superficie de captación de al menos 4 m<sup>2</sup>, por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie construida, supone un sobredimensionamiento de la instalación que además la hace técnicamente inviable en muchos casos.**

**Considerando que esta bonificación fiscal tiene por objeto promover la ejecución de tipo de instalación que reduce el consumo de energía convencional y mejora la calidad del aire de nuestra ciudad ¿Se plantea el Ayuntamiento de Madrid la revisión de este requisito reduciendo dicha exigencia de manera acorde con los requisitos que establece el Código Técnico de la Edificación?**

**P.V.:** Si, somos conscientes que la redacción actual no responde al objetivo de promocionar el uso de energías renovables, si bien la principal barrera para el desarrollo de la energía solar fotovoltaica hay que situarla a escala de normativa nacional, con una regulación profundamente desincentivadora.

Existe un compromiso municipal de modificar la redacción de dicha bonificación del IBI y adaptar los criterios técnicos exigibles mediante un trabajo conjunto entre el área de medio ambiente y la agencia tributaria.

